Dossier spoorwegovergang Kerkstraat – Stationsstraat, Velp

Feitenrelaas en analyse van de klachtenbehandeling door ProRail | December 2016 – september 2026

1. Aanleiding en kern van het dossier

De bewoner van Kerkstraat 1 in Velp ondervindt al jarenlang hinder van treinpassages bij de nabijgelegen spoorwegovergang Kerkstraat–Stationsstraat. Hij woont ongeveer dertig jaar op deze locatie en heeft daardoor een langdurig referentiekader voor het gebruikelijke geluid van het spoor.

De klachten hebben betrekking op harde, bonkende geluiden tijdens treinpassages, in het bijzonder bij zware goederentreinen. Daarnaast worden bewegende rails en dwarsliggers waargenomen en zijn trillingen in en rond de woning gemeld. In 2026 is daar nadrukkelijk het gillende geluid van treinen in de bocht bij gekomen.

Volgens de bewoner is de geluidssituatie vanaf eind 2024 en vooral gedurende 2025 en 2026 aanzienlijk verslechterd. Na de werkzaamheden van september 2026 beschrijft hij de overlast als ernstiger dan ooit gedurende zijn dertigjarige bewoning.

De centrale kwestie is niet of het spoor veilig berijdbaar is, maar waarom de geluidsoverlast zo sterk is toegenomen en waarom ProRail deze als normaal beoordeelt.

De bewoner heeft ProRail herhaaldelijk gevraagd de feitelijke geluidssituatie ter plaatse te beoordelen, bij voorkeur tijdens het passeren van een zware goederentrein.

ProRail heeft meerdere inspecties en onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd, maar concludeert uiteindelijk dat het spoor technisch in goede staat verkeert, dat het geluid binnen de geldende normen valt en dat verdere maatregelen niet nodig zijn.

In de beschikbare correspondentie ontbreekt een concrete onderbouwing van die laatste conclusie met geluidsmetingen bij de woningen of een benoemd toetsingskader.

2. Historische ontwikkeling

2016–2021: eerste meldingen en betrokkenheid van de gemeente

De eerste aangetroffen correspondentie dateert van 28 december 2016. De bewoner meldt dan al hinder en mogelijke schade door treinverkeer. In januari 2017 registreert ProRail de zaak onder nummer PV-089751.

In maart 2017 wordt de mogelijkheid van onafhankelijk bouwkundig onderzoek besproken om vast te stellen of schade aan de woning verband houdt met treintrillingen.

In juni 2019 meldt de bewoner dat passerende treinen zelfs merkbaar zijn in een tuinstoel. In 2021 wordt ook de gemeente Rheden bij de problematiek betrokken. De bewoner meldt onder meer scheurvorming in een kort daarvoor hersteld plafond, waarvan hij vermoedt dat treintrillingen een rol spelen.

Deze oudere correspondentie is relevant omdat zij laat zien dat de klachten niet in 2026 zijn ontstaan. De aard en intensiteit van de huidige geluidsoverlast zijn volgens de bewoner echter wezenlijk anders dan in eerdere jaren.

Voorjaar 2026: herhaalde werkzaamheden zonder blijvende verbetering

In februari, maart, april en mei 2026 vinden verschillende werkzaamheden en inspecties plaats rond de spoorwegovergang.

Volgens de latere opgave van ProRail gaat het onder meer om werkzaamheden aan ES-lassen, vernieuwing van de overwegconstructie en werkzaamheden aan de spoorligging.

Op 15 april meldt ProRail onder dossier PV-199920 dat de aannemer de lassen heeft gecontroleerd en geen afwijkingen heeft vastgesteld. De melding wordt afgesloten.

De bewoner wijst erop dat ProRail in andere communicatie juist spreekt over werkzaamheden om hoogteverschillen en geluid bij de lassen te verminderen. Hij vraagt waarom de hinder blijft bestaan.

Na werkzaamheden in mei meldt hij opnieuw hevige bonken, zichtbare beweging in de spoorconstructie en een plaatselijk afwijkende ligging van een overwegplaat.

Er ontstaat een patroon van inspecties, werkzaamheden en terugkerende klachten, zonder dat voor de bewoner duidelijk wordt welke oorzaak van de geluidsoverlast wordt onderzocht.

Mei–juli 2026: de gemeente probeert het dossier verder te brengen

Op 7 mei bezoeken Henk Doeleman en wethouder Ronald ter Hoeven namens de gemeente Rheden de locatie. Volgens de bewoner ervaren zij de overlast zelf.

Henk Doeleman bevestigt op 18 mei dat hij de kwestie intern en bij ProRail heeft uitgezet. Foto’s, tekeningen en beeldmateriaal worden doorgestuurd en er wordt geprobeerd een nadere beoordeling te organiseren.

De bewoner blijft ondertussen waarnemingen en nieuwe incidenten melden.

De communicatie verloopt moeizaam. Toegezegde terugkoppeling blijft langer uit dan verwacht. Ook over aangekondigde nachtelijke werkzaamheden bestaat onduidelijkheid: werkzaamheden worden aangekondigd, maar zijn volgens de bewoner en geraadpleegde omwonenden niet waargenomen.

Op 6 juli ontvangt de gemeente een overzicht van ProRail met uitgevoerde werkzaamheden. De gemeente vraagt vervolgens om een gezamenlijk gesprek.

Op 13 juli deelt Henk Doeleman mee dat ProRail een dergelijk gesprek niet zinvol vindt. ProRail verwijst naar de reguliere klachtenroute en stelt dat een gesprek met bewoners niets zou toevoegen.

Op 15 juli adviseert Henk Doeleman om de klachten van meerdere bewoners gezamenlijk en feitelijk vast te leggen, zodat verdere escalatie mogelijk wordt.

Juli–augustus 2026: nieuwe behandeling onder PV-203037

Op 15 juli spreekt de bewoner telefonisch met Martin Hendriks van ProRail. ProRail registreert de melding onder PV-203037 en noemt daarbij de term blinde vering.

De bewoner stuurt vervolgens aanvullende informatie, waaronder beschrijvingen van videobeelden waarop volgens hem beweging van de rails zichtbaar is. Hij benadrukt dat de zwaarste geluidsoverlast afkomstig is van goederentreinen.

Op 7 augustus bevestigt ProRail schriftelijk dat in de nacht van 2 op 3 september twee lassen zullen worden vervangen door een zwaardere uitvoering. Ook zullen werkzaamheden plaatsvinden om de

spoorligging op hoogte te brengen en zo nodig te slijpen.

De bewoner vraagt daarnaast om betere interne coördinatie, omdat andere omwonenden volgens berichten in de straatapp uiteenlopende verklaringen van ProRail ontvangen.

September 2026: afsluitend standpunt van ProRail

Op 3 september worden volgens de latere bevestiging van ProRail twee lassen vervangen.

Op 22 september schrijft ProRail onder dossier PV-204718 dat de locatie meerdere malen is beoordeeld door aannemer ASSET Rail en eigen technische specialisten. Verder bevestigt ProRail dat aan lassen, ballast en dwarsliggers is gewerkt.

ProRail vermeldt uitdrukkelijk dat de vervangen lassen technisch goed functioneerden. De vervanging was volgens ProRail technisch niet noodzakelijk, maar werd uitgevoerd in de verwachting dat een andere uitvoering minder geluid zou veroorzaken.

Na een nieuwe inspectie ziet ProRail geen aanleiding voor aanvullende maatregelen.

ProRail schrijft vervolgens:

> Dit is 'normaal' geluid en valt binnen de geldende normen.

Daarbij kondigt ProRail aan niet meer op verdere vragen over de melding te zullen ingaan.

Op 25 september herhaalt ProRail dat het spoor technisch in goede staat verkeert en dat men momenteel niet meer kan doen.

De bewoner vraagt daarop waarom inspecteurs hem nooit hebben aangesproken, terwijl hij herhaaldelijk heeft aangeboden de geluidsoverlast tijdens treinpassages te laten horen.

3. Analyse: waar schiet de behandeling door ProRail tekort?

3.1 Technische inspectie en beoordeling van geluidshinder worden onvoldoende onderscheiden

Dit is het belangrijkste inhoudelijke punt.

ProRail onderbouwt zijn afsluitende standpunt voornamelijk met inspecties, de technische staat van de spoorconstructie en uitgevoerde onderhoudswerkzaamheden.

Daaruit volgt niet zonder meer dat de geluidssituatie voor omwonenden aanvaardbaar is.

De bewoner verwijst bovendien naar een eigen IBS-publicatie van ProRail waarin volgens hem wordt toegelicht dat veiligheid en berijdbaarheid enerzijds en hinder voor de omgeving anderzijds verschillende beoordelingsaspecten zijn.

De betreffende publicatie is in deze reconstructie niet zelfstandig gecontroleerd. De inhoudelijke vraag blijft echter overeind: welke beoordeling van de feitelijke geluidshinder ligt ten grondslag aan de conclusie van ProRail?

3.2 De uitspraak over geldende geluidsnormen is niet inzichtelijk onderbouwd

In de brief van 22 september verklaart ProRail dat het geluid binnen de geldende normen valt.

In de aangeleverde correspondentie worden echter geen concrete geluidsmetingen, meetresultaten, gebruikte normen of beoordelingsmethoden genoemd.

Daarmee is niet vastgesteld dat ProRail nooit metingen heeft verricht. Wel staat vast dat de onderbouwing van deze conclusie niet aan de bewoner is verstrekt in de beschikbare correspondentie.

Voor een inhoudelijke beoordeling is dit een wezenlijke omissie.

3.3 De relatie tussen inspecties, werkzaamheden en klachten blijft onduidelijk

ProRail heeft meerdere keren aangegeven dat geen technische afwijkingen zijn vastgesteld. Tegelijkertijd zijn herhaaldelijk werkzaamheden uitgevoerd aan onderdelen die van invloed kunnen zijn op het ontstaan van geluid.

Dat is op zichzelf niet tegenstrijdig: preventief onderhoud of geluidsbeperkende maatregelen kunnen ook bij een technisch goed functionerend spoor zinvol zijn.

De tekortkoming zit vooral in de ontbrekende uitleg. Uit de correspondentie blijkt niet duidelijk welke hypothesen zijn onderzocht, waarom bepaalde ingrepen zijn gekozen en hoe het effect ervan op de geluidsoverlast is vastgesteld.

Met name de vervanging van technisch goed functionerende lassen op 3 september vraagt om die toelichting.

3.4 Er ontbreekt een aantoonbare beoordeling samen met de melder

De bewoner heeft meermaals aangeboden inspecteurs ter plaatse aan te wijzen waar en wanneer de hinder optreedt.

ProRail bevestigt herhaalde inspecties, maar uit de correspondentie blijkt niet dat daarbij met de bewoner is gesproken of dat gezamenlijk een representatieve treinpassage is beoordeeld.

Dat is relevant omdat de klacht betrekking heeft op specifieke, soms kortdurende gebeurtenissen: zware bonken en gillende geluiden tijdens treinpassages.

Een technische inspectie zonder directe koppeling aan de gemelde hinder kan belangrijke informatie missen.

3.5 De klachtenbehandeling kent tekortkomingen in communicatie en opvolging

De correspondentie laat zien dat meerdere klachten opnieuw worden afgesloten terwijl de bewoner aangeeft dat de hinder voortduurt.

Daarnaast zijn er onbeantwoorde berichten, vertraagde terugkoppelingen en onduidelijkheden over aangekondigde werkzaamheden.

Ook is sprake van uiteenlopende boodschappen: enerzijds worden werkzaamheden aangekondigd of uitgevoerd, anderzijds wordt de bewoner herhaaldelijk meegedeeld dat geen afwijkingen zijn vastgesteld.

De door de bewoner gemelde tegenstrijdige antwoorden aan andere buurtbewoners zijn niet met hun oorspronkelijke correspondentie onderbouwd en moeten daarom als signalen worden behandeld.

Het weigeren van een gezamenlijk gesprek met bewoners en gemeente heeft de mogelijkheid beperkt om de feitelijke klachten en de technische beoordeling met elkaar te verbinden.

3.6 De afsluiting van het dossier is onvoldoende gericht op de oorspronkelijke klacht

In september 2026 sluit ProRail de behandeling feitelijk af met de conclusie dat het spoor technisch in goede staat verkeert.

De bewoner heeft echter steeds duidelijker aangegeven dat zijn primaire klacht de sterk toegenomen geluidsoverlast betreft.

De zichtbare beweging van rails en dwarsliggers is voor hem een mogelijke aanwijzing voor de oorzaak, niet het onderwerp waarop hij een technische veiligheidsbeoordeling verlangt.

Daardoor blijft de indruk bestaan dat ProRail vooral antwoord geeft op de vraag of het spoor technisch voldoet, terwijl de vraag waarom de geluidsoverlast is toegenomen onvoldoende wordt beantwoord.

4. Rol van de gemeente Rheden

De gemeente heeft vanaf mei 2026 actief geprobeerd het dossier verder te brengen.

Er heeft een bezoek aan de locatie plaatsgevonden, er zijn gegevens aan ProRail doorgestuurd en er is om een gezamenlijk gesprek gevraagd.

Op 7 september schrijft Henk Doeleman dat de gemeente de situatie zelf als onacceptabel heeft ervaren en dat wethouder Ronald ter Hoeven akkoord is met een bestuurlijke brief.

Daarmee is de overlast niet uitsluitend een individuele melding van de bewoner gebleven. Ook vanuit de gemeente is de situatie als ernstig ervaren.

Uit de beschikbare correspondentie blijkt niet dat het beoogde bestuurlijke gesprek uiteindelijk heeft plaatsgevonden.

5. Conclusie voor een onafhankelijke lezer

Dit dossier laat een langdurig en in 2026 sterk geïntensiveerd traject zien van meldingen, inspecties, werkzaamheden en correspondentie.

ProRail heeft aantoonbaar inspanningen verricht. Het probleem is daarom niet dat ProRail helemaal niets heeft gedaan.

Het probleem is dat ProRail niet inzichtelijk heeft gemaakt hoe de uitgevoerde inspecties en maatregelen leiden tot de conclusie dat de gemelde, sterk toegenomen geluidsoverlast normaal en binnen de normen is.

De belangrijkste openstaande vragen zijn:

1. Op basis van welke norm, meting of beoordeling concludeert ProRail dat het geluid binnen de geldende normen valt?
2. Welke mogelijke oorzaken van het afwijkende bonkende en gillende geluid zijn onderzocht, en met welke resultaten?
3. Hoe is het effect van de herhaalde werkzaamheden op de geluidshinder beoordeeld?
4. Waarom is geen gezamenlijke beoordeling met de melder en de gemeente georganiseerd?

5. Waarom is de klachtenbehandeling beëindigd terwijl de bewoner aangeeft dat de oorspronkelijke hinder niet is verminderd maar juist verergerd?

De correspondentie rechtvaardigt niet de conclusie dat de spoorconstructie onveilig is of dat ProRail bewust onjuiste informatie verstrekt. Zij laat wel zien dat de motivering, terugkoppeling en inhoudelijke behandeling van de geluidshinder belangrijke hiaten vertonen.

Aanvulling dossier – 21 t/m 26 oktober 2026

Deze aanvulling hoort bij het oorspronkelijke dossier over de spoorwegovergang Kerkstraat–Stationsstraat in Velp. Stand van zaken: 26 oktober 2026. Waar uitspraken niet schriftelijk bevestigd zijn, staat vermeld dat het gaat om de weergave van de bewoner.

6. Bezoek ProRail op 21 oktober 2026

Op 21 oktober bezochten Harriët en Nils van ProRail de bewoner thuis. Nils is volgens nadien door de bewoner achterhaalde functie-informatie Senior Expert Noise & Vibration. De bewoner beschrijft het gesprek als stevig, maar in een goede sfeer. ProRail wees op de reeds verrichte inspanningen en de aanvankelijk als goed beoordeelde staat van de overweg.

Tijdens het gesprek passeerde een goederentrein die met zeer luid gierend, bonkend en krakend geluid het gesprek binnenshuis verstoorde. Volgens de bewoner erkende Nils dat deze passage bijzonder was. Daarna bekeken de bezoekers samen met de bewoner de overweg bij de passage van een stoptrein en twee intercity's.

Volgens de bewoner constateerde Nils toen dat een ES-las opnieuw niet naar behoren functioneerde en dat de bewegingen bij de op- en afrit van de overweg niet normaal waren. De bewoner omschrijft die bewegingen als 'blinde vering' of pompen. De bezoekers hadden eerder die dag zelf al bij het spoor gekeken, zonder deze afwijkingen toen te constateren. Dit is de weergave van de bewoner van de mondelinge constateringen; een schriftelijk technisch inspectieverslag is nog niet beschikbaar.

Tijdens het bezoek gebruikte Nils volgens de bewoner de term **ballastdegradatie**. De bewoner vermoedt dat herhaaldelijk bewegende dwarsliggers de ballast aantasten en zo de ondersteuning verder doen verslechteren. Dat is een mogelijke verklaring voor het patroon van tijdelijke verbetering na reparaties en latere terugkeer van de hinder, **geen vastgestelde technische oorzaak**.

7. Herhaald onderhoud en kwaliteitsborging

De bewoner wijst op vier ingrepen aan ES-lassen in 2026, naast ingrijpende werkzaamheden aan de overweg. De terugkerende hinder en de tijdens het bezoek waargenomen afwijkingen maken de vraag urgent waarom de ingrepen geen duurzaam resultaat opleveren. De precieze omvang en technische uitvoering van de werkzaamheden moeten waar nodig met werkbonnen worden bevestigd.

Volgens de bewoner is tijdens het bezoek meegedeeld dat ProRail voor de beoordeling van door Asset Rail uitgevoerde reparaties volledig vertrouwt op het oordeel van Asset Rail. In die door de bewoner begrepen werkwijze signaleert de aannemer het probleem, voert de reparatie uit en geeft zelf akkoord op het resultaat. Nog niet onafhankelijk bevestigd is welke eigen controles, audits of steekproeven ProRail daarnaast uitvoert. De vraag is daarom hoe ProRail de effectiviteit en duurzaamheid van reparaties borgt, juist bij herhaalde terugkeer van hetzelfde probleem.

8. Schriftelijke opvolging en bestuurlijke reactie

De bewoner heeft het gesprek van 21 oktober schriftelijk bevestigd aan Rim Boesten en om een inhoudelijke terugkoppeling binnen veertien dagen gevraagd. In die bevestiging zijn de waarnemingen, evaluatie en navraag naar eventuele grotere renovatie opgenomen. Daarnaast heeft hij zich rechtstreeks tot regiodirecteur Danou Veenhof gewend, vanwege het vastgelopen patroon van klachten, reparaties en volgens de bewoner tegenstrijdige mededelingen vanuit Publieksvoorlichting.

In haar antwoord, ontvangen uiterlijk 26 oktober, schrijft Danou Veenhof: "Mijn collega's Harriët en Nils hebben u op 21 oktober bezocht en zijn momenteel bezig met de verdere opvolging van de bevindingen uit dat gesprek." Zij geeft aan het bericht door te sturen en de inhoudelijke beantwoording aan deze collega's over te laten. Daarmee is opvolging bevestigd, maar nog geen inhoudelijk technisch oordeel of concrete maatregel meegedeeld.

De bewoner constateert daarnaast dat berichten van Publieksvoorlichting in de loop van de tijd van volledige ondertekening naar alleen voornamen en vervolgens naar geen persoonlijke ondertekening zijn gegaan. Hij ervaart dit als een afname van aanspreekbaarheid. De reden voor deze werkwijze is niet vastgesteld.

9. Contact met Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)

Op de avond van 23 oktober 2026 werd de bewoner telefonisch benaderd door een inspecteur van de ILT. Het gesprek duurde volgens de bewoner ongeveer een uur. De inspecteur gaf aan te willen bekijken hoe hij de omwonenden kan helpen en kondigde een bezoek aan de woning en de overweg aan in de daaropvolgende week. De bewoner heeft treintijden doorgegeven om treinpassages tijdens het bezoek te kunnen observeren.

De bewoner heeft de terugkerende reparaties en zijn vermoeden over ballastdegradatie toegelicht. Volgens hem reageerde de inspecteur verbaasd op die bevindingen. Er is nog geen inspectie-uitkomst, oordeel of toezegging over maatregelen. Het aangekondigde bezoek is een relevante nieuwe stap, geen bevestiging van een technische diagnose.

10. Centrale vragen na de nieuwe ontwikkelingen

• Waarom keren afwijkende geluiden en bewegingen terug na herhaald onderhoud aan dezelfde overweg?

• Welke oorzaak of oorzaken zijn onderzocht, waaronder ondersteuning van dwarsliggers en mogelijke ballastdegradatie?

• Hoe worden reparaties door Asset Rail beoordeeld en welke eigen kwaliteitsborging of toetsing voert ProRail uit?

• Waarom werden afwijkingen bij de gezamenlijke observatie van treinpassages wel waargenomen, terwijl de overweg eerder die dag als in orde was beoordeeld?

• Welke concrete vervolgstappen, termijnen en verantwoordelijken volgen uit de waarnemingen van 21 oktober en het aangekondigde ILT-bezoek?

Status op 26 oktober 2026: de mondelinge waarnemingen van ProRail zijn volgens de bewoner nog niet schriftelijk technisch bevestigd; een inhoudelijke reactie van Harriët en Nils en het aangekondigde bezoek van de ILT worden afgewacht.

Aanvulling – de rol en afwezigheid van gemeente Rheden

Stand van zaken: 26 oktober 2026. Dit onderdeel geeft nadrukkelijk het perspectief van de bewoner weer. De feitelijke contacten met de gemeente worden onderscheiden van zijn beoordeling van de geboden ondersteuning.

Van meldingen naar de vraag: waar was mijn gemeente?

De klachten over trillingen en spoorhinder spelen al jaren. De gemeente is volgens het dossier in ieder geval sinds 2021 bij de problematiek betrokken. De bewoner stelt dat hij gedurende een lange periode grotendeels zelf achter ProRail aan moest gaan en dat de gemeente onvoldoende zichtbaar optrad als belangenbehartiger van omwonenden. De vraag is niet of de gemeente zelf spooronderhoud moet uitvoeren, maar wat zij heeft gedaan om de leefbaarheid en belangen van haar inwoners te bewaken.

Wel contact, maar weinig merkbaar vervolg

Op 7 mei 2026 kwamen wethouder Ronald ter Hoeven en gemeentelijk strateeg Henk Doeleman ter plaatse kijken. Zij ervoeren volgens de bewoner de hinder zelf. De gemeente legde de kwestie bij ProRail neer, stuurde beeldmateriaal door en vroeg om een gezamenlijk gesprek. ProRail wees dat gesprek in juli af. De bewoner waardeert dat de gemeente de overlast heeft erkend, maar ervaart de verdere opvolging als terughoudend en onvoldoende doortastend.

In oktober verwees de gemeente de bewoner opnieuw naar een meldkanaal voor overlast. Dat riep bij hem de vraag op waarom hij opnieuw meldingen moest doen, terwijl de gemeente de situatie inmiddels zelf had waargenomen en het dossier kende. In een stevige reactie vroeg hij om daadwerkelijke gemeentelijke inzet in plaats van een nieuwe verwijzing. Volgens de bewoner liet de gemeente weten van zijn bericht te zijn geschrokken.

Belangrijke initiatieven kwamen van de bewoner zelf

Het bezoek van twee ProRail-vertegenwoordigers op 21 oktober 2026 kwam **niet** door bemiddeling van de gemeente tot stand. Ook het contact met de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), die op 23 oktober telefonisch uitvoerig met de bewoner sprak en een locatiebezoek aankondigde, kwam voort uit het door de bewoner gevolgde traject. Dit onderscheid is belangrijk bij de beoordeling van de daadwerkelijke gemeentelijke bijdrage.

Openstaande verantwoordingsvraag

De bewoner wil van de gemeente Rheden weten welke concrete acties zij sinds de eerste betrokkenheid heeft ondernomen, welke resultaten die opleverden, welke mogelijkheden voor onafhankelijke beoordeling of escalatie zijn onderzocht en waarom bewoners zo lang zelf het initiatief moesten dragen. Hij is voornemens deze vraag op 10 november 2026 aan de gemeenteraad voor te leggen, onder de werktitel *Waar was mijn gemeente?*

Nuancering: uit de beschikbare stukken volgt niet dat de gemeente niets heeft gedaan. Wel staat ter discussie of haar inzet, gezien de duur en ernst van de klachten, voldoende voortvarend en effectief is geweest. Dat is een vraag aan het gemeentebestuur, niet een reeds vaststaand juridisch oordeel.

Aanvulling voor ILT – gebeurtenissen 28 oktober 2026

Deze aanvulling is een verslag van de bewoner, opgesteld voorafgaand aan het aangekondigde locatiebezoek van de Inspectie Leefomgeving en Transport. Uitspraken van ProRail-medewerkers zijn mondeling aan de bewoner gedaan; de precieze formuleringen en technische onderbouwing zijn nog niet onafhankelijk geverifieerd.

Nieuw bezoek van ProRail aan de overweg

Op 28 oktober 2026 zag en sprak de bewoner opnieuw twee personen van ProRail bij de spoorwegovergang Kerkstraat/Stationsstraat te Velp. Volgens de bewoner was een van hen de vrouw die eerder opdracht had gegeven voor de reparatiewerkzaamheden van 2–3 september 2026. Haar naam en precieze functie zijn in dit verslag niet vastgesteld.

Deze medewerker verklaarde volgens de bewoner dat zij achteraf spijt had van die reparatieopdracht en dat de overweg er prima bij lag. Zij bleek tevens bekend met hetgeen Nils tijdens zijn bezoek van 21 oktober over het spoor had gezegd. De tweede aanwezige medewerker maakte op de bewoner een meer genuanceerde indruk, maar deed geen inhoudelijke uitspraken; daaruit kan geen eigen standpunt worden afgeleid.

Waarom dit vragen oproept

Tijdens het gezamenlijke bezoek op 21 oktober had Nils, Senior Expert Noise & Vibration bij ProRail, aanvankelijk aangegeven dat het spoor er keurig bij lag. Nadat daadwerkelijk treinen passeerden, erkende hij volgens de bewoner afwijkingen, waaronder een opnieuw problematische ES-las en ongebruikelijke bewegingen bij de op- en afrit van de overweg. Hij noemde daarbij de term “ballastdegradatie”. Dit is een verslag van mondelinge waarnemingen, geen schriftelijke technische diagnose.

De beoordeling van 28 oktober lijkt op gespannen voet te staan met deze eerdere waarnemingen. Onduidelijk is of beide beoordelingen onder dezelfde omstandigheden en tijdens treinbelasting zijn uitgevoerd. Ook is nog niet bekend op welke technische gegevens het oordeel van 28 oktober berust.

Concrete vragen voor de ILT

• Welke inspecties zijn uitgevoerd vóór en ná de reparaties van 2–3 september, en zijn daarbij treinpassages en de dynamische belasting van het spoor beoordeeld?

• Op welke gronden werd de reparatie in september opgedragen, en waarom zou de betrokken medewerker daar nu spijt van hebben?

• Hoe zijn de op 21 oktober door Nils waargenomen afwijkingen intern vastgelegd en opgevolgd? Hoe verhouden die zich tot het oordeel van 28 oktober?

• Wie controleert onafhankelijk of werkzaamheden van Asset Rail het terugkerende probleem daadwerkelijk verhelpen? Welke meet-, inspectie- en opleverrapporten bestaan?

• Is onderzocht of de herhaaldelijk aangepakte ES-lassen een symptoom zijn van een probleem met spoorligging, ondersteuning of ballast, in plaats van de onderliggende oorzaak?

Doel van het ILT-bezoek

De bewoner vraagt niet om een vooraf bepaalde technische conclusie, maar om een onafhankelijke beoordeling van de terugkerende klachten, de kwaliteit van inspecties en reparaties, en de onderlinge tegenstrijdigheden in de mededelingen van ProRail. De bewoner vraagt uitdrukkelijk om waarneming tijdens passerende treinen. Het ILT-bezoek was op het moment van opstellen nog niet afgerond.

Aanvulling feitenrelaas – 29 oktober t/m 9 november 2026

Vervolg op het dossier Kerkstraat–Stationsstraat, Velp, versie voor ILT van 28 oktober 2026. Stand van zaken: 9 november 2026. Deze aanvulling maakt onderscheid tussen schriftelijke standpunten, waarnemingen van de bewoner en nog lopend onderzoek.

1. Schriftelijke bevestiging van het standpunt van ProRail

Begin november ontving de bewoner, na zijn verzoek aan regiodirecteur Danou Veenhof om een schriftelijke bevestiging van een eerder telefonisch meegedeeld standpunt, een formele reactie van ProRail. De brief herhaalt dat de locatie meermaals is beoordeeld door Asset Rail en ProRail-specialisten, dat onderhoud is verricht aan onder meer lassen, ballast en dwarsliggers, en dat de lassen op 3 september aanvullend zijn vervangen om geluid te beperken. Volgens ProRail functioneerden de oude lassen technisch goed en was vervanging technisch niet noodzakelijk.

ProRail schrijft dat een nieuwe inspectie na het huisbezoek van twee medewerkers geen aanleiding voor verdere maatregelen opleverde. De organisatie acht het spoor in goede staat en stelt dat het geluid normaal is en binnen geldende normen valt. In de aangeleverde tekst worden geen concrete meetresultaten of specifieke normen genoemd. ProRail verklaart verder geen nieuwe vragen over deze melding te beantwoorden en beschouwt de vragen aan Publieksvoorlichting als afgerond. Periodieke inspectie en eventueel herstel blijven volgens ProRail wel doorgaan wanneer daarvoor aanleiding bestaat.

Dit is een schriftelijk vastgelegd standpunt van ProRail, geen onafhankelijke vaststelling van de toestand van de overweg. De bewoner blijft ernstige hinder melden. De brief is beschikbaar als afzonderlijk bewijsstuk; exacte verzenddatum en afzender dienen uit het oorspronkelijke bericht te worden overgenomen.

2. Contact met ILT en besluit tot onderzoek

Op 6 november 2026 berichtte de bewoner dat een medewerker van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) had meegedeeld dat er voldoende aanleiding was om een onderzoek te starten. Volgens de bewoner gaf de medewerker aan dat nog moet worden bepaald of de zaak binnen het kader van overlast, spoorveiligheid of een samenhang van beide valt. Daarmee is nog geen technisch gebrek of overtreding vastgesteld.

De bewoner heeft ILT geïnformeerd over de vastgelopen contacten met ProRail, inclusief de mededeling dat ProRail geen verdere vragen meer wil beantwoorden. Volgens de bewoner reageerde de ILT-medewerker daar eerder kritisch op. De bewoner heeft ILT gevraagd of de inspectie de schriftelijke standpuntbepaling van ProRail wil ontvangen. Of dit stuk daadwerkelijk is ontvangen en betrokken bij het onderzoek, is op 9 november nog niet bevestigd.

3. Onderzoek ter plaatse op vrijdag 6 november

Nog op 6 november waren medewerkers van ILT bij de overweg aanwezig. De bewoner ontmoette hen kort voordat hij boodschappen ging doen en zag bij terugkomst dat het onderzoek nog gaande was. Volgens zijn latere opgave duurden de werkzaamheden ter plaatse ongeveer vijf uur. De precieze meetmethoden, meetpunten en meetresultaten zijn op 9 november niet bekend. De duur van het onderzoek is een waarneming, geen bewijs van een geconstateerde afwijking.

De bewoner heeft ervoor gekozen geen technische onderzoekshypothese of oplossing voor te schrijven. Zijn verzoek blijft gericht op onafhankelijke beoordeling en beëindiging van de ernstige geluid- en trillingshinder.

4. Gemeente Rheden en voorgenomen inspraak op 10 november

De bewoner bereidt een inspreekbijdrage voor de gemeenteraad Rheden op 10 november voor onder de titel “Waar was mijn gemeente?”. Zijn centrale vraag is waarom de gemeente, ondanks eerdere meldingen, locatiebezoeken en contacten met ProRail, volgens hem geen daadwerkelijke regie heeft genomen bij het organiseren van een oplossing. Hij onderscheidt daarbij de wel verrichte gemeentelijke handelingen van het ontbreken van een voor bewoners merkbaar resultaat.

De bewoner meldt dat de gemeente bij het overleg met ProRail op 21 oktober niet aanwezig was, ondanks zijn verzoek om vertegenwoordiging. Ook het contact met ILT en het feitelijke onderzoek kwamen volgens de bewoner tot stand zonder dat de gemeente deze stappen organiseerde. De inspraak is op 9 november nog een voorgenomen gebeurtenis, geen reeds gehouden toespraak.

5. Actuele status en openstaande punten per 9 november

De ernstige bonkende geluiden en trillingen zijn volgens de bewoner na de reparaties van september blijven bestaan. ProRail houdt schriftelijk vast aan het oordeel dat de overweg technisch voldoet en dat verdere maatregelen nu niet nodig zijn. ILT is inmiddels een eigen onderzoek begonnen; de uitkomsten en het toepasselijke toezichtkader zijn nog onbekend.

Voor het vervolg zijn relevant: het schriftelijke ProRail-standpunt inclusief datum en afzender; eventuele ILT-meet- en inspectieverslagen; de vraag of ProRail het onderzoek van ILT ontvangt en daarop reageert; en de concrete vervolgacties van de gemeente. Een oordeel over veiligheid, oorzakelijk verband of wettelijke overtredingen wordt in dit dossier niet vooruitgelopen.